

REM – Un modèle non reproductible

Chronique du 5 février 2024

La semaine dernière, CDPQ-Infra s'est retirée du projet structurant de transport collectif de la Rive-Sud. Ce projet portait sur un corridor long de 27 km, de Laprairie à Boucherville, en passant bien sûr par Brossard et Longueuil, tout au long du triste boulevard Taschereau.

Il appert que la décision de CDPQ-Infra aurait résulté de l'opposition de la mairesse Fournier de Longueuil et de la mairesse Assaad de Brossard au concept d'un REM aérien :

L'été dernier, pourtant, la mairesse Fournier s'était dite d'accord avec la solution aérienne sur Taschereau, même si elle aurait préféré une implantation au sol, concluant par « *Je choisis mes batailles* »;

La Presse, 3 août 2023

Quant à la mairesse Assaad, s'appuyant sur un sondage auprès de sa population, elle affiche clairement son opposition : « *Les gens se sont prononcés : ils ne veulent pas d'une imposante structure aérienne sur le boulevard Taschereau. (...) Mon objectif était de dire clairement : On n'en veut pas !* ».

Radio-Canada, Téléjournal Montréal, 29 janvier 2024

Second échec de CDPQ-Infra, après l'abandon du REM de l'Est... et pour la même raison, à savoir l'obsession de recourir à d'imposantes structures de béton dont personne ne s'est méfié en 2016, mais que tous ne connaissent aujourd'hui que trop bien.

Après trois itérations – REM, REM de l'Est, REM Rive-Sud – il est désormais avéré que CDPQ-Infra n'a qu'un marteau dans sa boîte à outils : le REM, un mini-métro automatisé. Ce qui augure fort mal pour le dernier projet qui lui fut confié, celui de Québec.

Mais qu'est-ce qui explique cette obsession de CDPQ-Infra de ne proposer que le REM, quel que soit le contexte urbain d'implantation ? En second lieu, qu'est-ce qui permet à CDPQ-Infra d'être confiante de rencontrer ses objectifs avec le REM, tout en étant fort aise – c'est mon hypothèse – d'être sortie à temps de ces deux guêpiers que furent pour elle le REM de l'Est et celui de la Rive-Sud... et sans doute prochainement de Québec ?

Comprendre le REM

Je l'ai dit plusieurs fois à cette antenne, j'ai depuis le premier jour appuyé le REM et continue de l'appuyer. Après 35 ans d'immobilisme, il était plus que temps que quelque chose d'ambitieux se produise à Montréal.

Cela dit, j'ai toujours été dubitatif en ce qui concerne le modèle financier du REM.

1. Le promoteur

Le promoteur du REM est la CDPQ, une institution financière dont la mission est de réaliser le rendement le plus élevé possible sur le capital dont la gestion lui est confiée par l'État québécois. Il suit que **la mission transport** de CDPQ-Infra est **secondaire**, dans le sens où elle est assujettie à la mission générale et première – faire du rendement. Tout, concernant le REM, a été conçu dans ce but.

2. Les coûts de construction

Nous l'avons vu récemment, le REM est le projet de transport collectif en mode guidé le moins cher d'Amérique. Qu'est-ce qui a rendu cela possible ?

- À Brossard, le REM est implanté au milieu de l'A-10, à coût foncier nul et aux coûts de construction ramenés à leur plus simple expression;
- De même sur le pont Samuel-de-Champlain;
- Entre l'Île-des-Sœurs et le centre-ville, le REM circule sur **voie aérienne**. La voie aérienne est la seconde option la moins coûteuse, comparée à la circulation au niveau du sol, en milieu urbain densément construit, ou encore à l'option souterraine, nettement la plus coûteuse. Cette explication vaut pour tous les autres tronçons aériens du REM;
- Enfin, vers l'aéroport et Deux-Montagnes, le REM s'est approprié les corridors ferroviaires existants, limitant là encore les coûts d'aménagement;
- Finalement, les seuls segments vraiment coûteux du REM sont, d'une part, les 8 km de tunnels, sous le Mont Royal et du Technoparc Saint-Laurent à l'aéroport et, d'autre part, trois stations souterraines, sachant que la facture de la station la plus dispendieuse, évaluée à 700 M\$, a été refilée à Aéroport de Montréal.

Voilà ce qui permet à CDPQ-Infra de construire un réseau de 67 km comptant 26 stations pour la « modique » somme de 8 milliards de dollars (G\$), actuel coût officiel du projet.

3. Les coûts d'opération

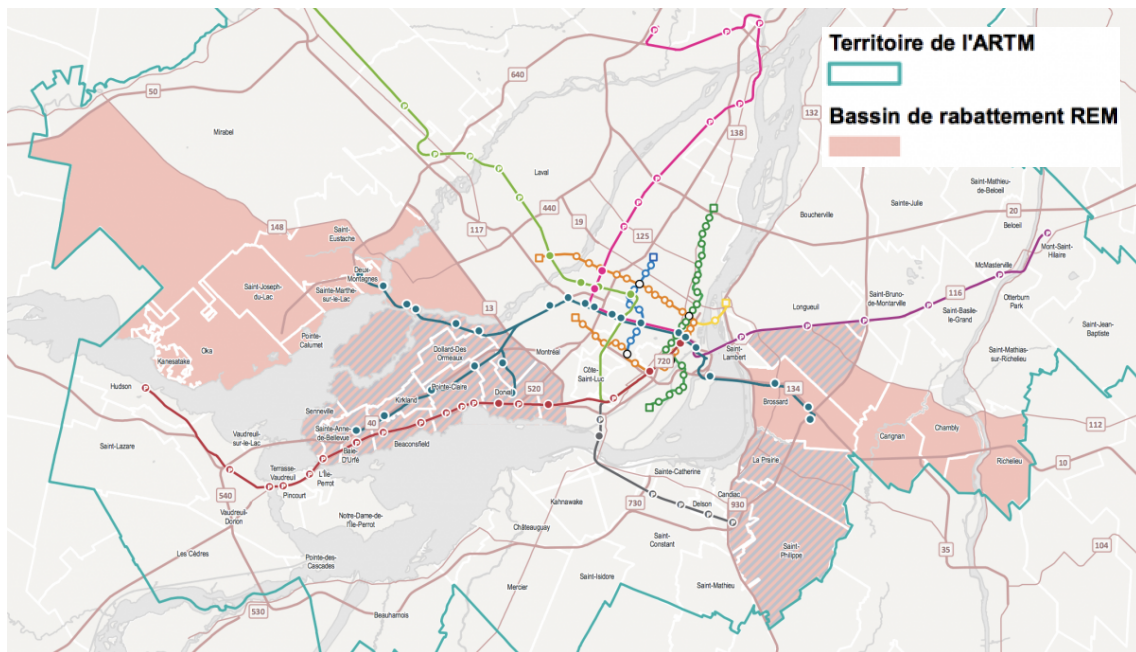
L'approche du REM ne considère pas que la construction du système mais également son **opération**. Comment réduire au strict minimum les coûts d'opération ?

- Par **l'automatisation**, qui permet de réduire les coûts de main-d'œuvre, principal poste de dépense des transporteurs publics;
- L'automatisation exige toutefois que le corridor soit inaccessible au public. En milieu urbain construit et habité, cela oblige à recourir soit à l'option souterraine, très coûteuse, soit à l'option aérienne, nettement plus économe.

4. L'achalandage

Vient ensuite la question de **l'achalandage**. Comment s'assurer que le nombre d'usagers sera suffisant pour rencontrer les objectifs de rendement attendus?

- De un, en s'appropriant les dessertes de transport collectif métropolitain déjà les plus achalandées, à savoir Centre-Ville – Brossard, via le pont Samuel-de-Champlain, et la ligne de train de banlieue Gare Centrale – Deux-Montagnes;
- De deux et en complément, en parasitant la ligne de train de banlieue vers Mascouche et celle vers Vaudreuil, sans oublier le service autobus 747;
- De trois, en s'assurant de faire disparaître toute concurrence, par le biais des bassins de rabattement obligatoire des autobus consentis par Québec.



Ceci a permis d'estimer **autour de 100 00** le nombre quotidien d'embarquements du REM, dont plus de 80 % sont déjà des usagers réguliers du transport collectif¹.

5. La rémunération au kilomètre-passager

On pourrait penser que plus ou moins 100 000 embarquements quotidiens, ce n'est pas un si gros chiffre qu'il y paraît à première vue, comparé aux 740 000 du réseau de métro :

- La base de rémunération de CDPQ-Infra par l'ARTM ne sera pas le nombre de passagers, mais bien de kilomètres-passagers;
- Or, les lignes du REM sont longues : partant de la Gare Centrale, 31 km vers Deux-Montagnes, 31 km vers Kirkland, 22 km vers l'aéroport, 16 km vers Brossard.

Ainsi, un nombre relativement réduit de passagers permet d'espérer un nombre impressionnant de kilomètres-passagers, en l'occurrence **plus de 600 millions** dès la première année de mise en service complète du REM².

¹ Steer Davis Gleave, *Réseau électrique métropolitain, Sommaire des prévisions d'achalandage du REM*, pour CDPQ Infra, février 2017, tableaux 7,7 (p. 51) et 7,10 (p. 53).

² Même source, Tableau 2, p. 69.

6. Le taux de rémunération

De savants calculs, à tout le moins en apparence, ont initialement permis d'estimer à 72 ¢ du kilomètre le coût moyen des services de transport public au Québec :

- Ce chiffre m'a tout de suite fait tiquer, sachant que les coûts moyens de possession et d'opération d'une automobile s'élèvent à 55 ¢ / km³. Ce serait donc dire que le transport collectif coûte globalement plus cher que l'automobile, quand pourtant l'inverse a été 100 fois démontré.

Quoi qu'il en soit, le taux de rémunération est aujourd'hui passé à 75 ¢. En multipliant ce chiffre par 600 millions, le **paiement annuel dû à CDPQ-Infra avoisinera 450 M\$**.

Je ne résiste pas à la présentation d'un exemple simple :

- 3 870 embarquements quotidiens sont attendus à la gare Deux-Montagnes⁴;
- Supposons que 3 000 d'entre eux se rendent à la Gare Centrale, distante de 31 km;
- À 75 ¢ / km, cela fait 23,50 \$ par déplacement aller, 47 \$ pour un aller-retour, 235 \$ la semaine de 5 jours, soit autour de 11 000 \$ annuels.
- Ces seuls 3 000 usagers rapporteront donc 33 M\$ par an à CDPQ-Infra.

Je sais bien que les chiffres d'achalandage datent d'avant la COVID. Reste que l'ensemble de ce qui vient d'être exposé explique comment CDPQ-Infra a pu estimer qu'elle toucherait un rendement de 8 % sur chaque dollar qu'elle investirait dans le REM, en plus de distribuer du rendement à ses deux partenaires investisseurs, Ottawa et Québec.

Conclusion : un modèle non reproductible

Le succès attendu du REM 1 repose indéniablement sur les talents de l'équipe de CDPQ-Infra au niveau de la conception puis de la réalisation de ce projet complexe, mais aussi sur le fait que les dés furent largement pipés par Québec dans le but de lui permettre de réaliser son véritable objectif, à savoir toucher un rendement de 8 % sur le capital investi.

Ce rendement attendu **EXIGE** de recourir à l'automatisation du système, ce qui à son tour **EXIGE** d'opter pour la solution aérienne en milieux habités. C'est pourquoi CDPQ-Infra n'a que le REM essentiellement sur voie aérienne dans son coffre à outils :

- Dès lors, les échecs du REM de l'Est et du REM Rive-Sud étaient écrits dans le ciel. Comme l'est l'échec d'un éventuel REM Québec.
- Finalement, soit CDPQ-Infra modifie son approche, soit son existence se limitera à un projet unique parce que non-reproductible, le REM.

³ 10 000 \$ annuels en moyenne, pour une distance moyenne parcourue de 18 000 km. Les coûts de l'infrastructure routière ajoutent tout au plus une dizaine de cents.

⁴ Même source, Tableau 7-10, p. 53